

ANALISIS KEBUTUHAN PARKIR PADA KANTOR PERBANKAN KOTA PALANGKA RAYA (STUDI KASUS: BCA KCU, BNI KCU DAN BTN KC)

Rio Kristiawan

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: rio.kristiawan77@gmail.com

Salonten

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: salonten@jts.upr.ac.id

Desi Riani

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: desiriani@jts.upr.ac.id

Abstract: Increased use of parking facilities is caused by a heightened state of motor ownership in which there is a discharge area these include business areas, schools, shops, sports center, recreational centers, and rebirth from residential areas. Then, the needs for parking facilities is very important because they are an integral part of the transportation systems. The purpose of the study was to determine the need for visitors parking spaces, parking configuration existing on each banking location, knowing the available parking spaces is appropriate for visitors banking sites, and got the best configuration models to maximize the use of parking lots. In determining parking characteristics by calculating the accumulation of parking, duration of parking, turnover parking, parking index, Total Vehicle Hours (TVH), Space Hours Occupancy (SHO), parking capacity, and parking volume based on Satuan Ruang Parkir (SRP). Analysis of each location BNI and BTN lack of 46 m² or 4 SRP car parking lots whereas BCA lacks of 103,5 m² or 9 SRP car parking lots. The needs for a motorcycle parking lot in BNI site is overrated 1,5 m² or 1 SRP, for a BTN location requires 16,5 m² or 11 SRP, for a BCA location requires 19,5 m² or 13 SRP. The best configuration of car parking in BNI is at the corner 30°, 60°, 90° and 180° with the number of parking lots 20 SRP, the best configuration of car parking in BTN is at the corner 90° and 180° with the number of parking lots 10 SRP, the best configuration of car parking in BCA is at the corner 60° and 90° with the number of parking lots 19 SRP, whereas the best configuration of motorcycles parking is at the corner 90° with the number of parking lots BNI 57 SRP, BTN 36 SRP, and BCA 45 SRP.

Keywords: parking needs, the configuration of parking

Abstrak: Peningkatan penggunaan fasilitas parkir di sebabkan oleh meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan bermotor yang disertai adanya daerah tarikan antara lain daerah perkantoran/perbankan, sekolah, pertokoan, pusat olahraga, pusat rekreasi dan juga bangkitan yang berasal dari daerah permukiman/perumahan penduduk. Maka kebutuhan akan fasilitas parkir menjadi sangat penting mengingat fasilitas parkir merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kebutuhan lahan parkir tamu/pengunjung yang diperlukan, konfigurasi parkir eksisting pada masing-masing lokasi perbankan, mengetahui lahan parkir yang ada sudah sesuai dengan kebutuhan parkir tamu/pengunjung lokasi perbankan, serta mendapatkan model konfigurasi terbaik untuk memaksimalkan penggunaan lahan parkir. Dalam menentukan karakteristik parkir yaitu dengan menghitung akumulasi parkir, durasi parkir, pergantian parkir (*turnover parking*), indeks parkir, *Total Vehicle Hours* (TVH), *Space Hours Occupancy* (SHO), kapasitas ruang parkir, serta volume parkir berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP). Hasil analisis masing-masing lokasi yaitu BNI dan BTN kekurangan lahan parkir mobil sebesar 46 m² atau 4 SRP sedangkan BCA kekurangan lahan parkir mobil sebesar 103,5 m² atau 9 SRP. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor untuk lokasi BNI adalah kelebihan lahan parkir sebesar 1,5 m² atau 1 SRP, untuk lokasi BTN memerlukan penambahan sebesar 16,5 m² atau 11 SRP, untuk lokasi BCA memerlukan penambahan sebesar 19,5 m² atau 13 SRP. Konfigurasi terbaik parkir mobil BNI adalah sudut 30°, 60°, 90° dan 180° dengan jumlah petak parkir 20 SRP, Konfigurasi terbaik parkir mobil BTN adalah sudut 90° dan 180° dengan jumlah petak parkir 10 SRP, Konfigurasi terbaik parkir mobil BCA adalah sudut 60° dan 90° dengan jumlah petak parkir 19 SRP. Sedangkan konfigurasi terbaik parkir sepeda motor adalah sudut 90° dengan jumlah petak parkir BNI 57 SRP, BTN 36 SRP dan BCA 45 SRP.

Kata kunci: : kebutuhan parkir, konfigurasi parkir

PENDAHULUAN

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau swasta seperti perbankan merupakan lembaga pelayanan publik yang mempunyai peran penting sebagai sumber daerah pergerakan/tarikan perjalanan, yang sangat berpengaruh pada peningkatan penggunaan jalan, hal ini juga harus berbanding lurus dengan peningkatan pelayanan fasilitas parkir yang memadai untuk konsumen/nasabah maupun pegawai/karyawan kantor perbankan itu sendiri. Sehingga kebutuhan akan fasilitas parkir merupakan suatu permasalahan yang perlu suatu pemecahan.

Berdasarkan survei pendahuluan jumlah perusahaan perbankan di Kota Palangka Raya berjumlah 15 perusahaan perbankan, yaitu : Bank Indonesia, Bank Kalteng, BRI, Bank Mandiri, BCA, BNI, BTN, BTPN, Bank Danamond, Bank Muamalat, Bank Cimb Niaga, Bank Nobu, Bank Mayapada, Bank Sinarmas, dan Bank Mega. Dari beberapa perusahaan perbankan tersebut dipilih 3 lokasi perbankan yaitu: BCA, BNI, dan BTN sebagai obyek penelitian yang sebelumnya belum pernah diteliti dan diduga memiliki masalah dalam pemenuhan kebutuhan akan fasilitas parkir beserta konfigurasi terbaik untuk masing-masing lokasi. Berdasarkan visualisasi pada saat survei pendahuluan masalah yang dihadapi adalah kurang tersedianya lahan parkir untuk nasabah dan karyawan pada jam operasional kerja masing-masing lokasi terpilih disebabkan jumlah kendaraan yang parkir melebihi petak parkir yang tersedia. Untuk mengetahui hal tersebut, maka perlu dilakukan analisis mengenai kebutuhan parkir perbankan di Kota Palangka Raya.

Untuk menganalisis kebutuhan parkir pada masing-masing lokasi maka digunakan metode karakteristik parkir (Pedoman Perencanaan Fasilitas Parkir: 1998) yang bertujuan untuk mengetahui konfigurasi eksisting pada masing-masing lokasi penelitian, mengetahui apakah lahan parkir yang ada mampu memenuhi kebutuhan parkir nasabah dan karyawan, mengetahui berapa kebutuhan lahan parkir nasabah dan karyawan, serta mendapatkan model konfigurasi terbaik.

TINJAUAN PUSTAKA

Parkir

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), “parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Lalu lintas berjalan menuju sesuatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir, sementara pengendaranya melakukan beberapa urusan, misalnya urusan pribadi, keperluan umum, rekreasi atau pelayanan”.

Tipe Parkir

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), “berdasarkan lokasinya parkir terbagi atas parkir di badan jalan dan parkir di luar badan jalan. Berdasarkan statusnya terbagi atas parkir umum, parkir darurat, taman parkir, dan gedung parkir. Berdasarkan jenis kepemilikan dan pengelolaan yang dimiliki dan dikelola oleh pihak swasta, yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah, dan yang dimiliki pemerintah daerah dan dikelola oleh pihak swasta. Berdasarkan jenis kendaraan parkir baik roda dua tidak bermesin (sepeda), parkir untuk becak, andong, dokar, parkir untuk kendaraan bermesin roda dua (sepeda motor) dan parkir untuk kendaraan bermesin roda tiga atau lebih (bemo, bajaj, mobil). Berdasarkan jenis tujuan parkir yaitu parkir penumpang dan parkir barang. Berdasarkan pola sirkulasi satu arah dan dua arah. Berdasarkan pola pengoperasian parkir yaitu *vallent parking* dan *self parking*”.

Karakteristik Parkir

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas parkir (1998), karakteristik parkir terbagi atas :

1. Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang diparkir disuatu tempat pada waktu tertentu, dapat dihitung menggunakan rumus:

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X. \quad (1) \text{ Keterangan :}$$

E_i = kendaraan masuk

E_x = kendaraan keluar

X = kendaraan sudah parkir

2. Durasi parkir adalah rentang waktu kendaraan yang parkir disuatu tempat dalam satuan menit atau jam, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$D = \frac{\sum(N_x)(X)}{N_t} \quad (2)$$

Keterangan : N_x = jumlah kendaraan dalam interval waktu tertentu, X = interval waktu survei, N_t = jumlah total kendaraan pada saata dilaksanakan survei.

3. Pergantian parkir (*Turnover parking*) adalah tingkat penggunaan ruang parkir dan perolehan dengan membagi volume parkir dengan ruang-ruang parkir untuk satu periode waktu tertentu, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Turnover parking} = \frac{N_t}{S \times T_s} \quad (3)$$

Keterangan :

N_t = jumlah total kendaraan pada saata dilaksanakan survei, S = jumlah petak parkir, T_s = lama periode survei (jam).

4. Indeks parkir adalah persentase jumlah kendaraan yang menempati parkir dengan jumlah parkir yang tersediakan, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$IP = \frac{\text{Akumulasi}}{\text{Satuan Ruang Parkir}} \times 100\% \quad (4)$$

Keterangan : $IP < 1$ artinya kebutuhan parkir tidak bermasalah, $IP = 1$ artinya kebutuhan parkir seimbang, $IP > 1$ artinya kebutuhan parkir melebihi kapasitas normal.

5. Total *vehicle hours* adalah satuan jumlah jam kendaraan yang menggunakan ruang parkir per periode waktu tertentu, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Total vehicle hours} = D \times N_t \quad (5)$$

Keterangan :

D = durasi parkir, N_t = jumlah total kendaraan parkir pada durasi tertentu.

6. *Space hours occupancy* (SHO) merupakan persentase penggunaan ruang parkir selama periode lokasi parkir mulai dibuka hingga lokasi parkir ditutup (periode operasi ruang parkir), dapat dihitung menggunakan rumus :

$$SHO = \frac{TVH}{\text{Space} \times \text{Hours}} \times 100\% \quad (6)$$

Keterangan :

TVH = total vehicle hours, *space* = satuan ruang parkir, *Hours* = lama waktu operasi ruang parkir.

7. Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut menampung kendaraan untuk parkir, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$KP = \frac{S}{D} \quad (7)$$

Keterangan :

S = jumlah petak parkir, D = durasi parkir.

8. Volume parkir adalah jumlah kendaraan masuk parkir ditambah dengan kendaraan yang sudah parkir sebelumnya, dapat dihitung menggunakan rumus :

$$V = N_{in} + X \quad (8)$$

Keterangan :

N_{in} = jumlah kendaraan masuk

X = kendaraan yang sudah parkir.

Tabel 1. Lebar bukaan pintu kendaraan

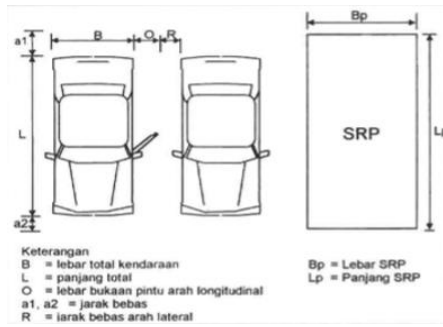
Jenis Bukaan Pintu	Pengguna atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	Karyawan/pekerja kantor, Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat	III

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat 1996

Tabel 2. Satuan ruang parkir mobil penumpang

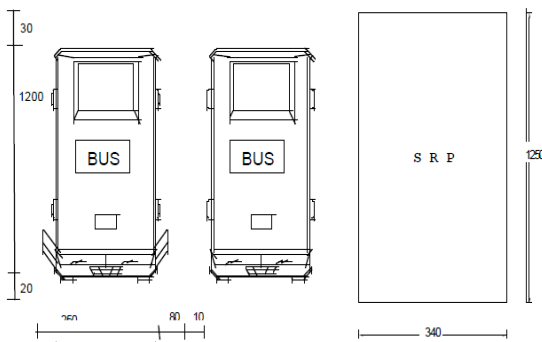
Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a). Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b). Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c). Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996



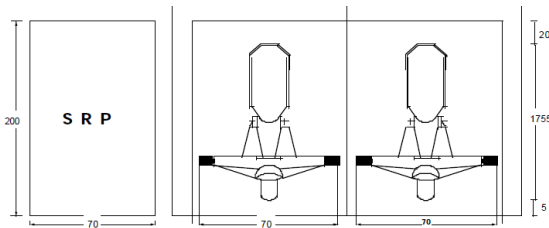
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

Gambar 1. Satuan ruang parkir mobil penumpang



Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 2. Satuan ruang parkir bus/truk



Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 3. Satuan ruang parkir sepeda motor

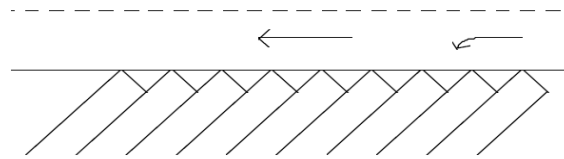
Pola Parkir di Luar Badan Jalan

Parkir di luar badan jalan merupakan pola parkir yang menggunakan pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik di halaman terbuka atau di dalam bangunan khusus untuk parkir, sehingga pola parkir di luar badan jalan terbagi atas :



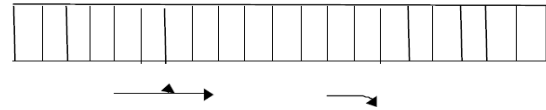
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 4. Pola parkir mobil satu sisi sudut 90°



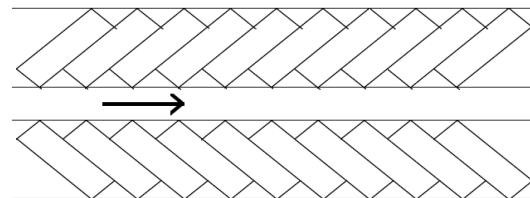
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 5. Pola parkir mobil satu sisi sudut 30°, 45°, 60°



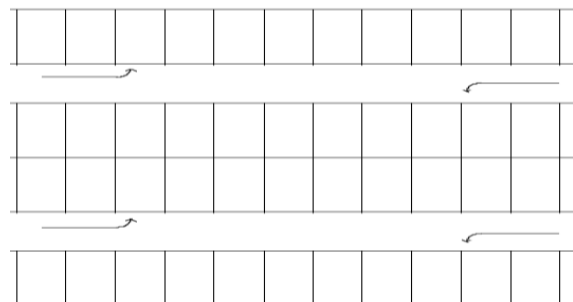
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 6. Pola parkir mobil dua sisi sudut 90°



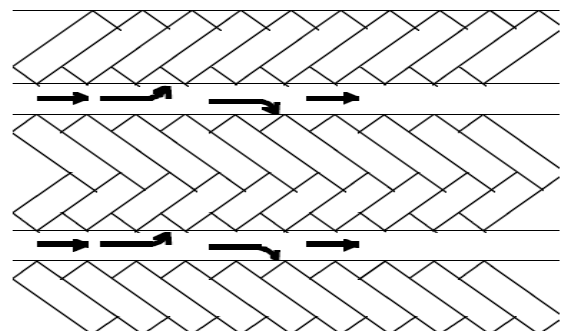
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 7. Pola parkir mobil dua sisi sudut 30°, 45°, 60°



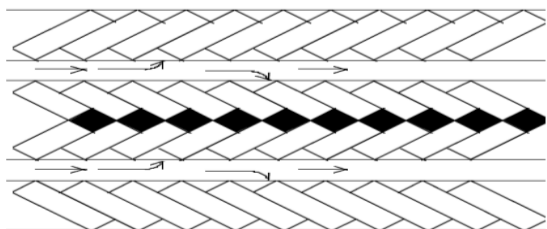
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 8. Pola parkir pulau sudut 90°



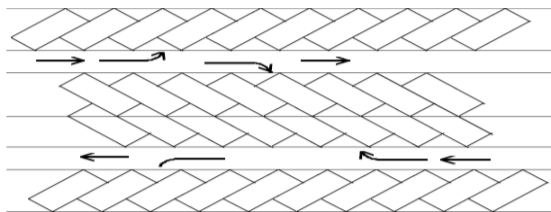
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 9. Pola parkir pulau tulang ikan tipe A sudut 30°, 45°, 60°



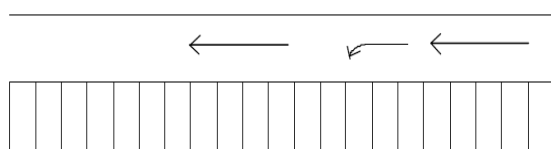
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 10. Pola parkir pulau tulang ikan tipe B sudut 30°, 45°, 60°



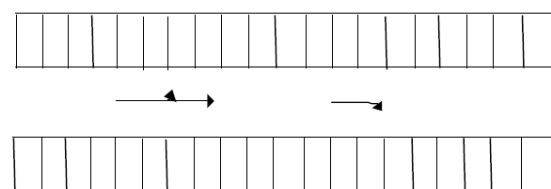
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 11. Pola parkir pulau tulang ikan tipe C sudut 30°, 45°, 60°



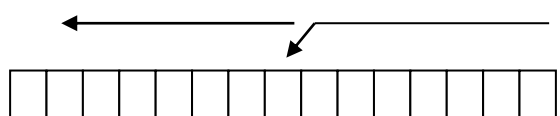
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 12. Pola parkir bus/truk satu sisi sudut 90°



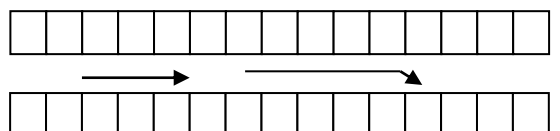
Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 13. Pola parkir bus/truk dua sisi sudut 90°



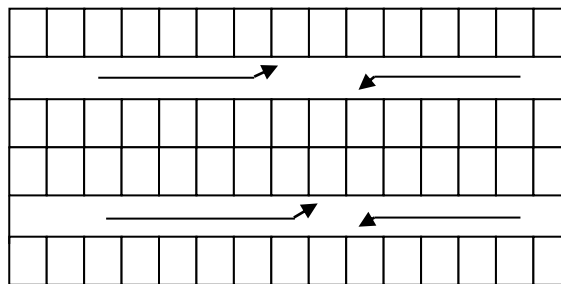
(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996)

Gambar 14. Pola parkir sepeda motor satu sisi sudut 90°



Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996

Gambar 15. Pola parkir sepeda motor dua sisi sudut 90°



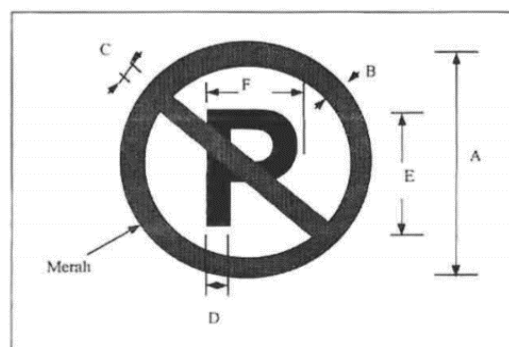
(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1996)

Gambar 16. Pola parkir pulau

Rambu dan Marka Parkir

Rambu adalah perlengkapan jalan (pada umumnya berupa papan dengan dimensi tertentu) yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan baik berupa petunjuk, peringatan maupun larangan sedangkan marka adalah garis pada sisi jalur lalu lintas, maka didesain sedemikian rupa dan diatur berdasarkan ketentuan-ketentuan.

1. Rambu larangan parkir dan larangan berhenti



Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

Gambar 17. Dimensi rambu larangan parkir

Tabel 3. Ukuran rambu larangan parkir

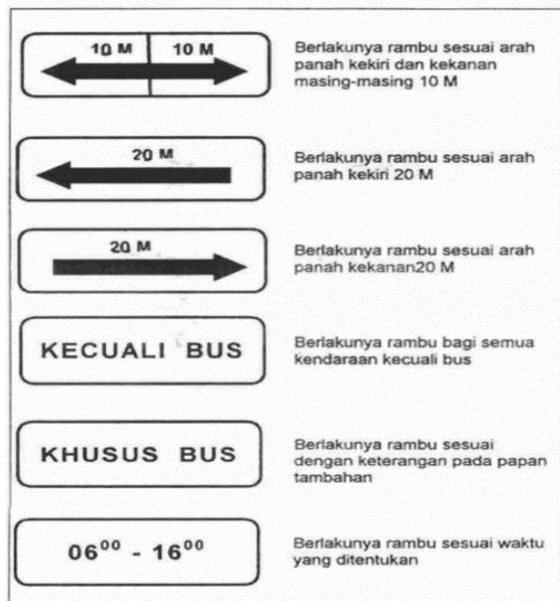
Ukuran (mm)	A	B	C	D	E	F
Sangat Kecil	450	45	45	56	244	180
Kecil	600	60	60	75	325	240
Sedang	750	75	75	95	406	300
Besar	900	90	90	113	488	360

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

2. Papan Tambahan

Untuk menyatakan petunjuk, peringatan, larangan atau perintah yang hanya berlaku untuk waktu-waktu, hari-hari, jarak-jarak dan jenis kendaraan ataupun perihal lainnya sebagai hasil manajemen dan rekayasa lalu

lintas digunakan papan tambahan seperti berikut ini:

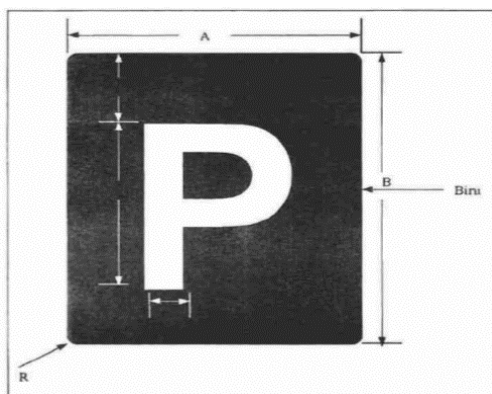


Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

Gambar 18. Papan tambahan untuk melengkapi rambu parkir

3. Rambu Petunjuk Tempat Parkir

Rambu yang menyatakan sepanjang sisi jalan dimana rambu tersebut ditempatkan dapat digunakan untuk parkir kendaraan dapat digunakan dengan rambu sebagai berikut :



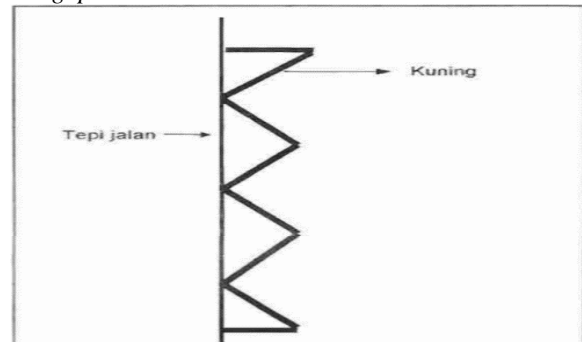
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

Gambar 19. Rambu petunjuk parkir

Tabel 4. Ukuran rambu petunjuk tempat parkir

Ukuran (mm)	A	B	C	D	E	R
Sangat Kecil	400	500	60	350	75	37
Kecil	500	600	80	400	100	37
Sedang	600	750	100	500	125	47
Besar	750	900	120	600	150	56

Sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998



Sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1998

Gambar 20. Marka larangan parkir

Penelitian Terdahulu

Menurut penelitian Nugroho (2007)) yang berjudul “Analisis Kapasitas Ruang Parkir *Off Street* Sepeda Motor ADA Swalayan Setiabudi Semarang”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada lokasi penelitian bahwa kapasitas ruang parkir *off street* sepeda motor ADA Swalayan Setiabudi masih dapat memenuhi permintaan yang ada dengan luas lahan parkir sebesar 1.696 m² dengan 336 SRP.

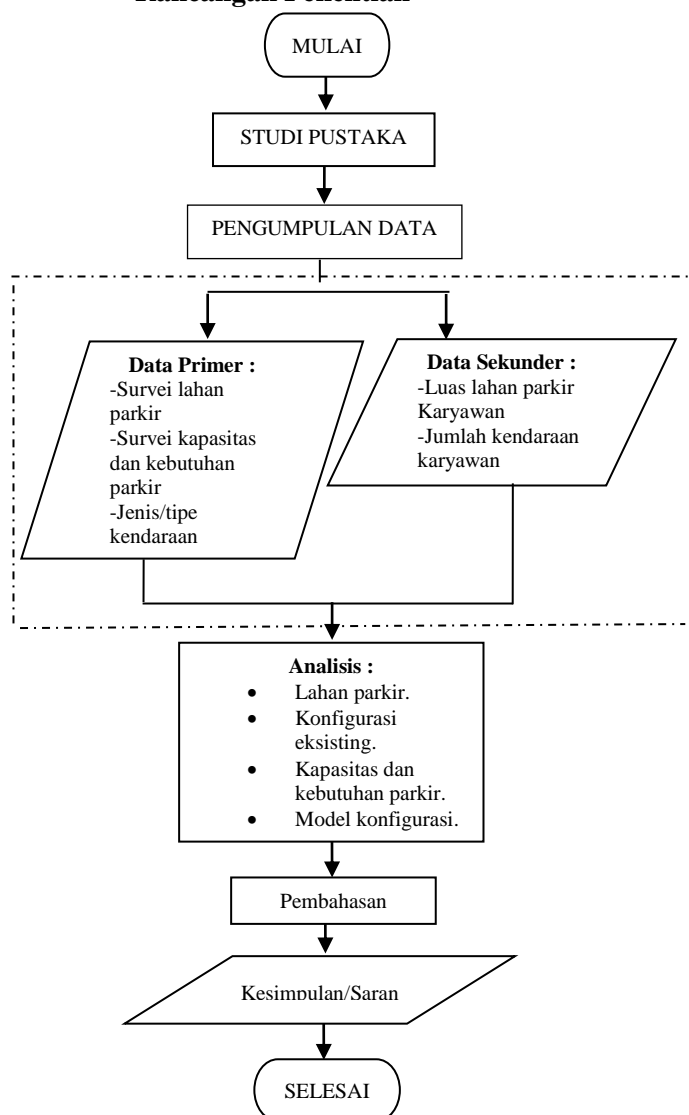
Menurut penelitian Kurniawan (2013) yang berjudul “Model Tarikan Perjalanan Dan Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Lokasi Perkantoran di Kota Palangka Raya”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada masing-masing lokasi yang diteliti terdapat kekurangan lahan parkir mobil pada salah satu lokasi, yaitu pada Kantor Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Kalimantan Tengah sebesar 912,5 m². Sedangkan untuk konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil dan sepeda motor pada masing-masing lokasi adalah pola parkir sudut 90⁰.

Menurut penelitian Laksono (2014) yang berjudul “Analisis Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Kantor Perbankan di Kota Palangka Raya (Studi Kasus Pada Bank Mandiri dan BRI)”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada masing-masing lokasi penelitian. Lahan

parkir pada lokasi Bank Mandiri belum memenuhi kebutuhan parkir tamu/pengunjung sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil sebesar $-87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor $-33,6 \text{ m}^2$ atau 24 SRP. Sedangkan untuk lokasi BRI Palangka Raya tersedia lahan parkir mobil sebesar $87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor 161 m^2 atau 115 SRP. Konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil adalah pola parkir sudut 90° pada lokasi BRI dengan jumlah petak parkir yaitu 34 SRP dan pola parkir sudut 90° dan 30° pada Bank Mandiri dengan jumlah petak parkir yaitu 16 SRP.

METODOLOGI PENELITIAN

Rancangan Penelitian



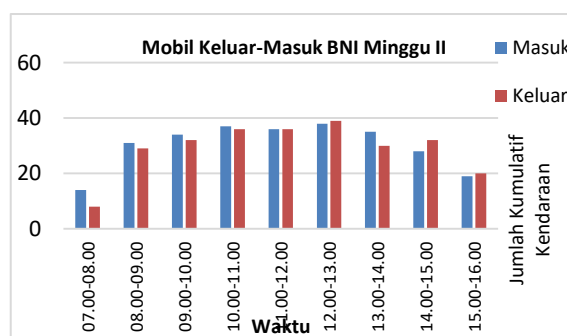
Gambar 21. Bagan alir penelitian Waktu Penelitian

Survei dilakukan selama sepuluh hari, yaitu hari senin, Selasa, Rabu, Kamis, dan Jumat atau selama dua minggu kerja. Penelitian dilakukan dari pukul 07:00 wib–16:00 wib untuk lokasi BNI KCU dan BTN KC sedangkan pada BCA KCU dari pukul 07:00 wib–15:00 wib.

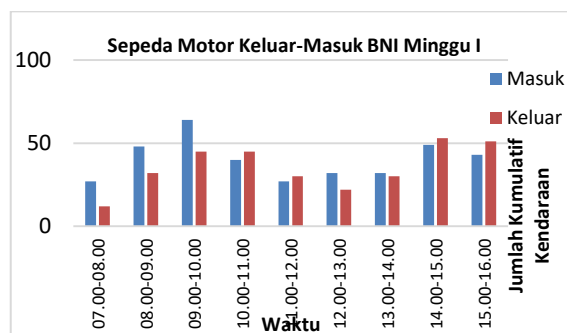
ANALISIS DATA DAN HASIL PENELITIAN

Karakteristik Parkir

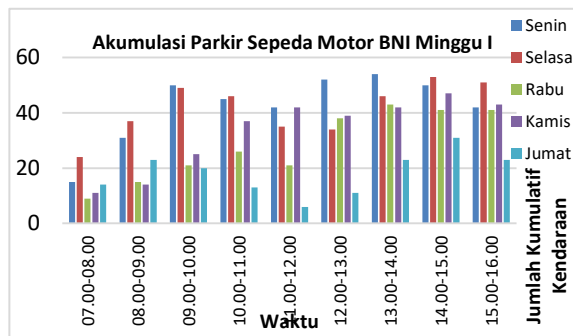
Untuk menganalisis karakteristik parkir, dilakukan pengukuran lahan parkir dan pencatatan kendaraan keluar-masuk parkir masing-masing lokasi penelitian yang dibuat dalam bentuk diagram dan tabel, sebagai contoh dalam penyajian analisis data berikut ini :



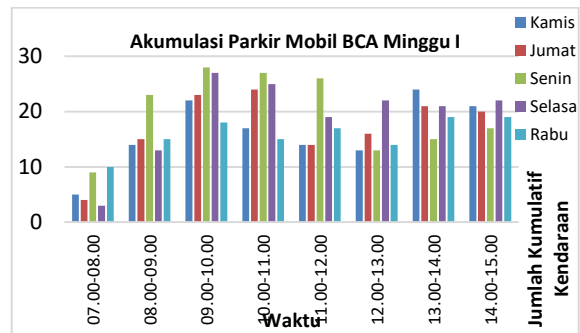
Gambar 22. Grafik jumlah kendaraan mobil keluar-masuk BNI Palangka Raya



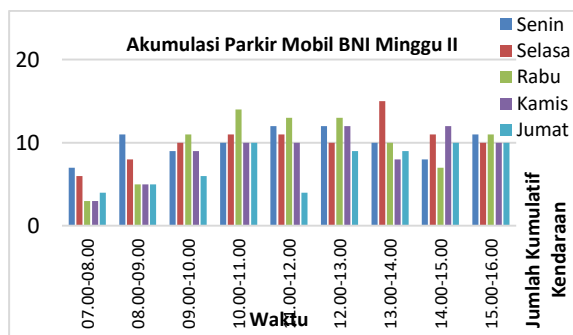
Gambar 23. Grafik jumlah kendaraan sepeda motor keluar-masuk BNI Palangka Raya



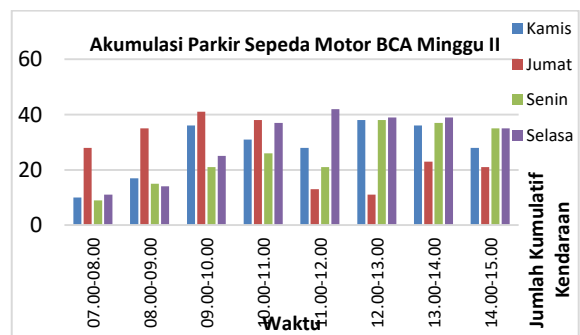
Gambar 24. Grafik akumulasi parkir sepeda motor BNI Palangka Raya minggu I



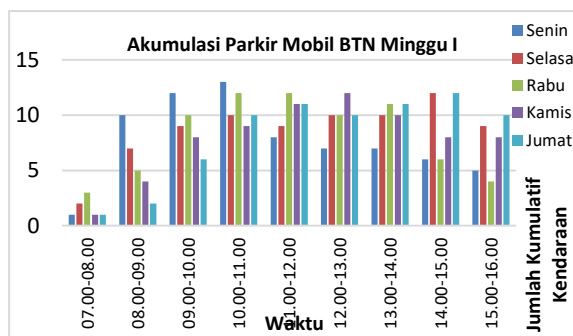
Gambar 28. Grafik akumulasi parkir mobil BCA Palangka Raya minggu I



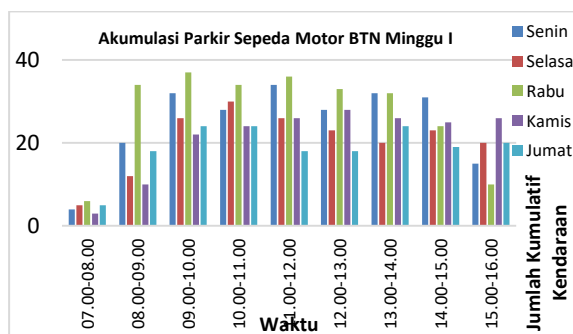
Gambar 25. Grafik akumulasi parkir mobil BNI Palangka Raya minggu II



Gambar 29. Grafik akumulasi parkir sepeda motor BCA Palangka Raya minggu II



Gambar 26. Grafik akumulasi parkir mobil BTN Palangka Raya minggu I



Gambar 27. Grafik akumulasi parkir sepeda motor BTN Palangka Raya minggu I

Tabel 3. Karakteristik parkir maksimum mobil nasabah

Lokasi	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
BNI	15	0,21	2,86	1,36	50	0,51	70	50
BTN	13	0,34	1,16	1,44	27	0,33	33	27
BCA	28	0,28	1,42	1,12	70	0,35	130	70

Tabel 4. Karakteristik parkir maksimum sepeda

Lokasi	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
BNI	54	0,28	0,77	0,98	103	0,21	268	50
BTN	37	0,34	1,45	1,32	105	0,42	123	27
BCA	42	0,27	2,67	1,45	143	0,62	139	70

motor nasabah

Keterangan :

- (1) = Akumulasi Parkir
- (2) = Durasi Parkir (jam/kend)
- (3) = Pergantian Parkir (jam/kend)
- (4) = Indeks Parkir
- (5) = *Total Vehicle Hours* (TVH) (jam/kend)
- (6) = *Space Hours Occupancy* (SHO)
- (7) = Kapasitas Ruang Parkir (jam/kend)
- (8) = Volume Parkir (jam/kend)

Tabel 5. Luas lahan parkir nasabah dan karyawan

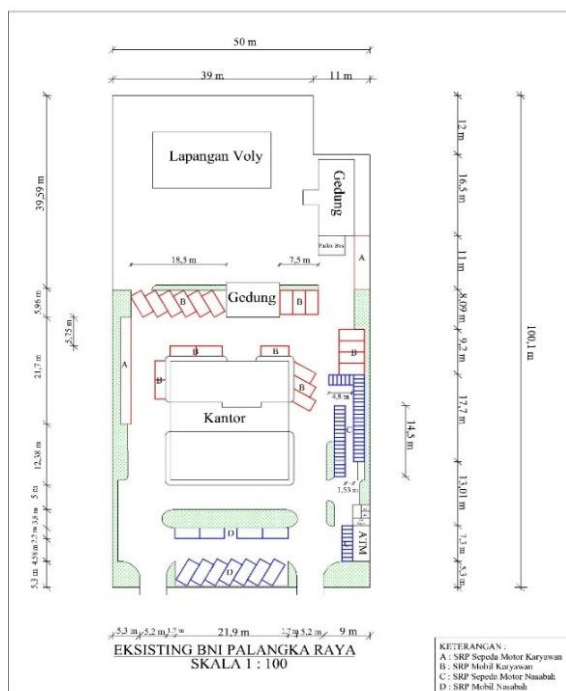
LOKASI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
BNI	4873	904,12	153,5	88,6	263,6	65,4
BTN	1636,8	487,4	117,5	45,2	142,25	48
BCA	1211,96	245,97	301,057	50,78	15,6	148,8

Keterangan Tabel :

- (1) = Luas lahan total (m²)
- (2) = Luas bangunan (m²)
- (3) = Luas lahan parkir mobil nasabah (m²)
- (4) = Luas lahan parkir sepeda motor nasabah (m²)
- (5) = Luas lahan parkir mobil karyawan (m²)
- (6) = Luas lahan parkir sepeda motorkaryawan (m²)

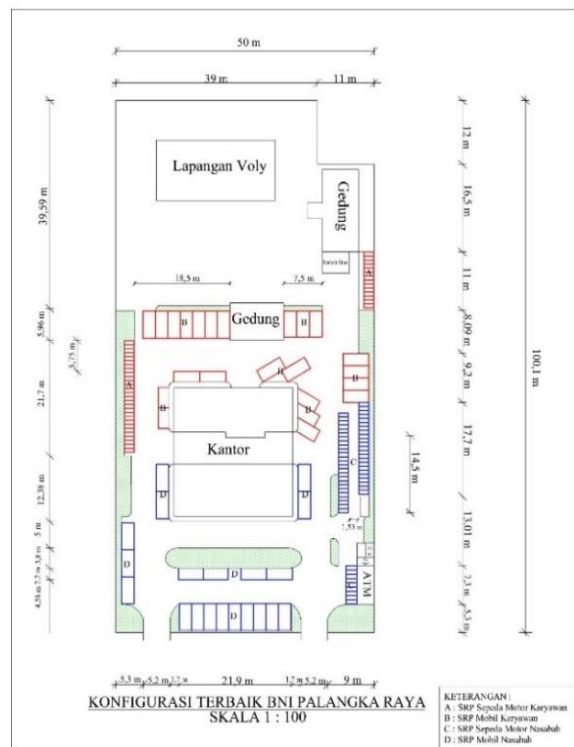
Konfigurasi Terbaik Untuk Masing-Masing Lahan Parkir

1. Kondisi Eksisting BNI Palangka Raya



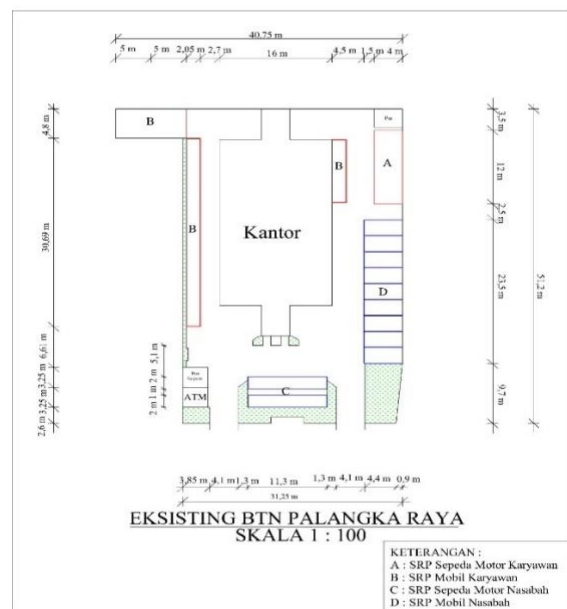
Gambar 30. Kondisi eksisting parkir BNI Palangka Raya

2. Konfigurasi terbaik BNI Palangka Raya



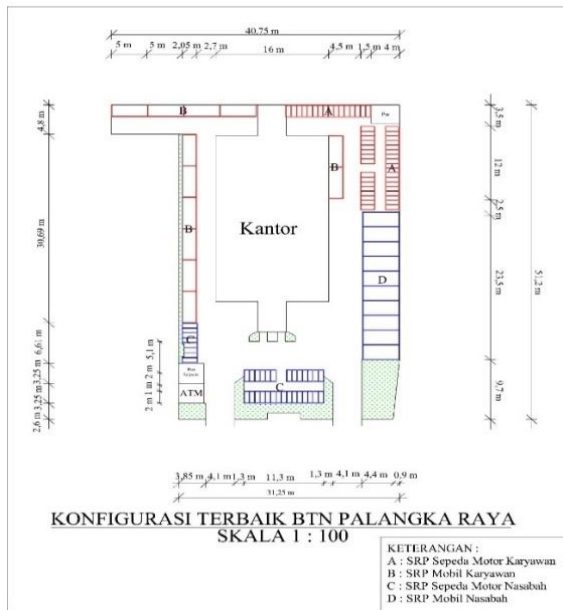
Gambar 31. Konfigurasi terbaik BNI Palangka Raya

3. Kondisi eksisting BTN Palangka Raya



Gambar 32. Kondisi eksisting parkir BTN Palangka Raya

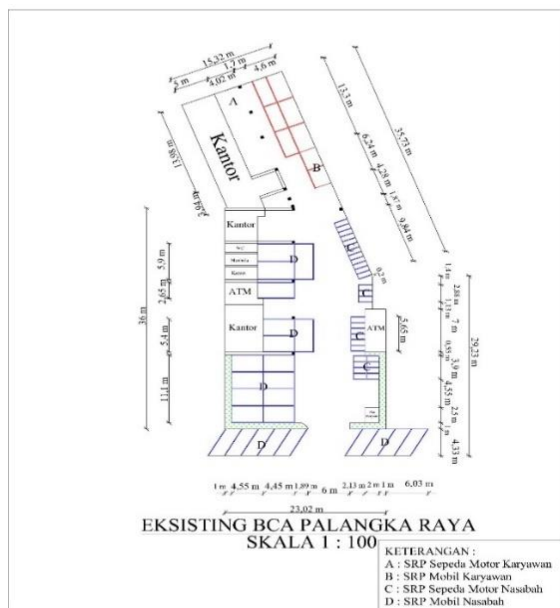
4. Konfigurasi terbaik BTN Palangka Raya



Gambar 33. Konfigurasi terbaik BTN Palangka Raya

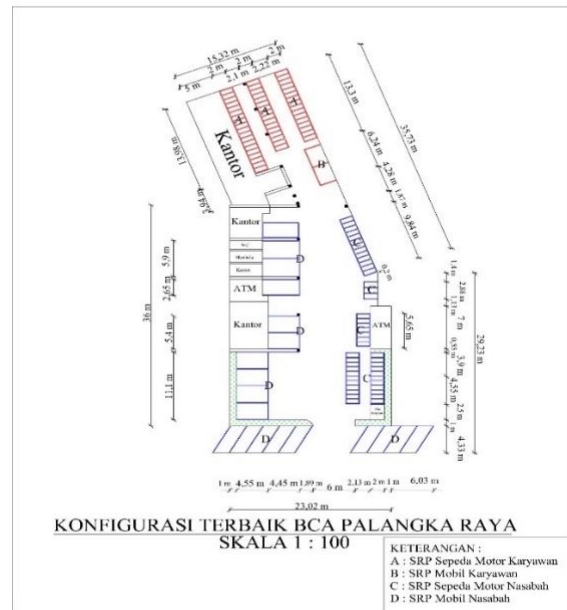
Untuk eksisting pada lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya tidak menggunakan *vallent parking* sedangkan pada eksisting lokasi BCA Palangka Raya menggunakan *vallent parking*, tetapi dalam perencanaan ini diambil konfigurasi terbaik tanpa *vallent parking*.

5. Kondisi eksisting BCA Palangka Raya



Gambar 34. Kondisi eksisting parkir BCA Palangka Raya

6. Konfigurasi terbaik BCA Palangka Raya



Gambar 35. Konfigurasi terbaik BCA Palangka Raya

Tabel 6. Kebutuhan lahan parkir mobil nasabah

LOKASI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
BNI	54	55	57	0,75 m x 2 m	+1,5	+4,5
BTN	37	28	36	0,75 m x 2 m	-16,5	-1,5
BCA	42	29	45	0,75 m x 2 m	-19,5	+4,5

Tabel 7. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor nasabah

LOKASI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
BNI	36	21	23	2,3 m x 5 m	-172,5	-149,5
BTN	11	12	12	2,3 m x 5 m	+11,5	+11,5
BCA	2	2	2	2,3 m x 5 m	0	0

Tabel 8. Kebutuhan lahan parkir mobil karyawan

LOKASI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
BNI	56	42	42	0,75 m x 2 m	-21	-21
BTN	63	32	46	0,75 m x 2 m	-46,5	-25,5
BCA	33	35	51	0,75 m x 2 m	+3	+27

Tabel 9. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor karyawan

LOKASI	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
BNI	15	11	20	2,3 m x 5 m	-46	+57,5
BTN	13	9	10	2,3 m x 5 m	-46	-34,5
BCA	28	24	19	2,3 m x 5 m	-46	-103,5

Keterangan Tabel :

- (1) = Akumulasi parkir (kend)
- (2) = Konfigurasi eksisting (SRP)
- (3) = Konfigurasi terbaik (SRP)
- (4) = Satuan ruang parkir (SRP)
- (5) = Ketersediaan parkir eksisting (m^2)
- (6) = Ketersediaan parkir (m^2)

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Konfigurasi parkir eksisting mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan yaitu sebagai berikut :
 - a. Konfigurasi eksisting parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 11 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 9 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 , 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 24 SRP.
 - b. Konfigurasi eksisting parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 55 SRP, 28 SRP dan 29 SRP.
 - c. Konfigurasi eksisting parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 21 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 12 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 180^0 dengan jumlah petak parkir 2 SRP.
 - d. Konfigurasi eksisting parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan

BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing-masing jumlah petak parkir 42 SRP, 32 SRP dan 35 SRP.

2. Kemampuan lahan parkir yang sudah ada untuk memenuhi kebutuhan parkir nasabah dan karyawan :
 - a. Lahan parkir mobil nasabah pada lokasi BNI Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,36 dengan durasi 0,21 jam/kendaraan, pada lokasi BTN Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,44 dengan durasi 0,34 jam/kendaraan, pada lokasi BCA Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,12 dengan durasi 0,28 jam/kendaraan, sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil, sedangkan lahan parkir motor nasabah pada lokasi BNI Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir berdasarkan karakteristik indeks parkir 0,98 dengan durasi 0,28 jam/kendaraan,. Dan lahan parkir motor nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,32 dengan durasi 0,34 jam/kendaraan, pada lokasi BCA Palangka Raya masih belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,45 dengan durasi 0,27 jam/kendaraan, sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir sepeda motor.
 - b. Lahan parkir mobil karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya belum memenuhi kebutuhan parkir sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil, sedangkan pada lokasi BTN Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir dan pada lokasi BCA Palangka Raya dengan kondisi parkir mobil karyawan terpisah dengan lokasi yang diteliti, sedangkan lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya belum memenuhi kebutuhan parkir sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil. Sedangkan lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BCA Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir.

3. Kebutuhan lahan parkir mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan yaitu sebagai berikut :
 - a. Kebutuhan lahan parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar 46 m^2 atau 4 SRP, sedangkan untuk lokasi BCA Palangka Raya kekurangan lahan parkir sebesar $103,5 \text{ m}^2$ atau 9 SRP.
 - b. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kelebihan lahan parkir sebesar $1,5 \text{ m}^2$ atau 1 SRP, sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $16,5 \text{ m}^2$ atau 11 SRP dan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $19,5 \text{ m}^2$ atau 13 SRP.
 - c. Kebutuhan lahan parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $172,5 \text{ m}^2$ atau 15 SRP. sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kelebihan lahan parkir sebesar $11,5 \text{ m}^2$ atau 1 SRP dan BCA Palangka Raya tidak ada karena lokasi parkir mobil yang terpisah.
 - d. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar 21 m^2 atau 14 SRP, sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $46,5 \text{ m}^2$ atau 31 SRP dan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah tersedia kelebihan lahan parkir sebesar 3 m^2 atau 2 SRP.
4. Konfigurasi terbaik parkir mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan masing-masing lokasi perbankan yaitu sebagai berikut :
 - a. Konfigurasi terbaik parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut $30^0, 60^0, 90^0$ dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 20 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 10 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 dan 90^0 dengan jumlah petak parkir 19 SRP.
 - b. Konfigurasi terbaik parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 57 SRP, 36 SRP dan 45 SRP.
 - c. Konfigurasi terbaik parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut $30^0, 60^0, 90^0$ dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 23 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 12 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 180^0 dengan jumlah petak parkir 2 SRP.
 - d. Konfigurasi terbaik parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 42 SRP, 46 SRP dan 51 SRP.

Saran

- 1.a. Perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya seluas $34,5 \text{ m}^2$, BCA Palangka Raya seluas $103,5 \text{ m}^2$ dan penambahan luas lahan parkir sepeda motor nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya seluas $1,5 \text{ m}^2$.
- b. Perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya seluas $149,5 \text{ m}^2$, serta penambahan luas lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya masing-masing seluas 21 m^2 dan $25,5 \text{ m}^2$.
2. Pihak masing-masing lokasi penelitian hendaknya dapat memperjelas marka parkir agar dapat memaksimalkan lahan parkir yang tersedia.
3. Hasil dari perhitungan analisis kebutuhan parkir dapat dijadikan acuan untuk memperkirakan kebutuhan parkir dan konfigurasi parkir terbaik berdasarkan luasan lahan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Anonim. (1996). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Kurniawan, G. (2013). *Model Tarikan Perjalanan Dan Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Lokasi Perkantoran di Kota Palangka Raya*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
- Laksono, R.A. (2014). *Analisis Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Kantor Perbankan di Kota Palangka Raya (Studi Kasus Pada Bank Mandiri dan BRI)*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
- Nugroho, M.A.A. (2007). *Analisis Kapasitas Ruang Parkir Off Street Sepeda Motor ADA Swalayan Setiabudi Semarang*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.